



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

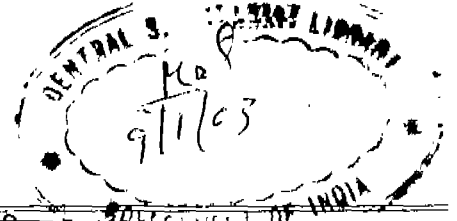
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 221]

नई दिल्ली, शुक्रवार, सितम्बर 27, 2002/आश्विन 5, 1924

No. 221]

NEW DELHI, FRIDAY, SEPTEMBER 27, 2002/ASVINA 5, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 सितम्बर, 2002

सं. टीएमपी/107/2001-टीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा तूतीकोरिन पत्तन न्यास से पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस निर्धारित करने के संबंध में प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/107/2001-टीपीटी

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

आदेश

(20 सितम्बर, 2002 को पारित)

यह मामला तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) से पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस निर्धारित करने के संबंध में प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 टीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) अगस्त, 1992 से पहले, निजी उपस्कर का प्रचालन सुक्षा क्षेत्र के बाहर किया जाता था, और तदनुसार उन उपस्करों की लाइसेंस फीस निर्धारित की गई थी।
- (ii) टीपीटी के न्यासी बोर्ड ने अगस्त, 1992 में निर्णय किया कि निजी उपस्कर को सुक्षा क्षेत्र के बाहर प्रचालन के लिए लागू दर पर ही सुक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालन करने की अनुमति दी जाए।
- (iii) वास्तव में सुक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालित किए जाने वाले निजी उपस्कर के लिए उच्चतर लाइसेंस फीस निर्धारित की जा सकती है क्योंकि अब प्रचालन क्षेत्र का विस्तार हो गया है।

- (iv) पत्तन ने 1999 में किए गए दरों के सामान्य संशोधन के समय दो पृथक दरों का सुझाव दिया था ; एक दर सुरक्षा क्षेत्र के भीतर वाहनों को आने देने के लिए और दूसरी दर सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालन के लिए । परंतु टीपीटी के न्यासी बोर्ड ने सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर निजी उपस्कर के प्रचालन के लिए समान लाइसेंस फीस के पूर्व वर्गीकरण को ही बनाए रखने का संकल्प किया । न्यासी बोर्ड ने पूर्व संशोधित दर में 50% की वृद्धि करने का अनुमोदन किया ; और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने भी विभिन्न प्रयोक्ताओं से विचार-विमर्श करने के बाद उसे अनुमोदित कर दिया ।
- (v) अतः मौजूदा दरों के मान में निजी उपस्करों को पत्तन के सुरक्षा क्षेत्र के भीतर/बाहर प्रचालन की अनुमति देने के लिए एक ही फीस रखी गई है ।
- (vi) महालेखाकार (तमिलनाडु और पांडिचेरी) ने 'सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी वाहनों के अनधिकृत प्रवेश से राजस्व में हानि' नामक शीर्षक से तथ्यात्मक नोट प्रस्तुत किया गया है और टीपीटी से स्पष्टीकरण मांगा है । तथ्यात्मक नोट में लेखापरीक्षक द्वारा उठाए गए मुद्दों का सार इस प्रकार है :-
- (क) टीपीटी ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) में अपेक्षित केंद्र सरकार का पूर्व अनुमोदन लिए बिना ही महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(1) (ख) के द्वारा सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी उपस्करों को पत्तन परिसर के भीतर लाए गए माल की प्राप्ति, हटाने, अंतरण, परिवहन, छंटाई और सुपुर्दगी का कार्य करने की अनुमति दे दी थी ।
- (ख) टीपीटी की दरों के मान में हालांकि सुरक्षा क्षेत्र के भीतर क्रेनों के प्रवेश की कोई दर नहीं दी गई है तथापि टीपीटी ने प्रति क्रेन 11,280/- ₹0 प्रतिवर्ष राशि की वसूली करके क्रेनों का सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालन करने की अनुमति दे दी है (जो कि जॉच चौकियों । और ॥ में क्रेनों आदि का प्रवेश शुल्क है)

- (ग) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर वाहनों/उपस्करों के प्रवेश की उच्चतर दर का निर्धारण पत्तन द्वारा निर्मित ढाँचे को और निजी क्रेन प्रचालकों को होने वाली आय की व्यापक संभावना को ध्यान में रखकर किया जाना चाहिए था ।
- (घ) क्रेनों के स्वामी अपने माल का प्रहस्तन करने के अलावा इन क्रेनों को किराये पर भी दे देते हैं जिसके कारण पत्तन के कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोग में कमी आई जिससे अंततः पत्तन के राजस्व का प्रवाह अवरूद्ध हुआ ।
- (ङ) पत्तन ने अपने 5 टॉप लिफ्ट ट्रक होने के बावजूद निजी उपस्करों को प्रवेश की अनुमति दी जिससे उसके उपस्कर का उपयोग कम हो गया । इस दृष्टि से पिछले 3 वर्षों में उपलब्ध घंटों में अनुपायोगी घंटों (निष्क्रिय समय) का प्रतिशत 87.6% रहा । पत्तन ने इसके लिए कोई विशिष्ट कारण नहीं बताया है ।
- (च) विशेष रूप से जिस समय कंटेनर का प्रहस्तन टीपीटी में उपलब्ध टॉप लिफ्ट ट्रको (टीएलटी) से किया जा सकता था, उस समय निजी उपस्कर को अनुमति दिए जाने से अकेले वर्ष 1994-95 से 1996-97 के दौरान ही कंटेनर के संबंध में 8.5 करोड़ रु० की सीमा तक राजस्व में हानि हुई ।
- (vii) लेखा परीक्षा के पैरा के प्रत्युत्तर में टीपीटी ने निम्नलिखित कारण बताया है :-
- (क) पत्तन महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(1) (ख) के अधीन माल की प्राप्ति, हटाने, अंतरण, परिवहन, छटाई और सुपुर्दगी का काम नहीं करता । यह केवल उपर्युक्त सेवाओं के लिए सुविधा प्रदान करता है और ये सेवाएं स्टीवडोर और सी एवं एफ एजेंटों द्वारा की जाती हैं ।
- (ख) यू. स्केल के अंतर्गत दरों के मान में अनुमोदित दरों के आधार पर निजी उपस्करों को सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रचालन करने की अनुमति दी जा रही है । अतः अधिनियम की धारा 42(3) के अनुसार पृथक अनुमोदन अपेक्षित नहीं है क्योंकि लाइसेंस उपयुक्त मान द्वारा शासित शर्तों के आधार पर दिया जा रहा है ।
- (ग) निजी प्रहस्तन उपस्कर के प्रवेश से घाटभाड़ा क्रेनों के उपयोग पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है । फ्रंट एंड लोडरों और फोर्क लिफ्ट ट्रको में कोई वृद्धि नहीं हुई है । इसके अतिरिक्त लकड़ी के लट्ठों और ग्रेनाइट के ब्लॉकों के प्रहस्तन के लिए फ्रंट एंड लोडर उपयुक्त नहीं हैं । साथ ही, चल उपस्कर अपनी उपयोगिता खो चुके हैं ।

- (घ) टॉप लिफ्ट ट्रकों के अप्रयुक्त समय का प्रतिशत वर्ष 1994-95 से 1997-98 के दौरान 67.76% से 76.13% की रेंज में रहा। उपस्कर की खराबी, अनुरक्षण और मरम्मत (सर्विस) के मद्दे नजर किसी भी समय, केवल पांच में से तीन टीएलटी ही बर्थ में उपलब्ध थे। यह स्पष्टीकरण दिया गया है कि भरे हुए कंटेनरों का प्रहस्तन बर्थ में लदान स्थल पर भी किया गया और पथरीले क्षेत्र में उतराई स्थल पर भी, इसके लिए निजी क्रेनों द्वारा पथरीले क्षेत्र के बाहर प्रहस्तित कुछ कंटेनरों को रोक दिया गया था।
- (ङ) पत्तन में निजी उपस्करों को अनुमति देने की नीति केवल सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसरण में अपनाई गई है। पत्तन क्षेत्र में निजी उपस्करों को अनुमति पत्तन के उपस्करों को प्रतिस्थापित करने के लिए नहीं दी गई थी; बल्कि पत्तन के उपस्करों के अनुपूरक के रूप में दी गई थी जिससे उत्पादकता में सुधार किया जा सके।
- (च) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रवेश के लिए पृथक उच्चतर दर रखने के लेखापरीक्षा के सुझाव को आगामी संशोधन में शामिल करने पर विचार किया जाएगा।
- (viii) तथ्यात्मक नोट में दी गई टिप्पणियों को और टीपीटी के उत्तर को ध्यान में रखकर जहाज़रानी मंत्रालय ने अपने 4 जुलाई, 2001 के पत्र सं० पीआर-20012/4/98-पीजी के द्वारा टीपीटी को निर्देश दिया कि वह पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने का प्रस्ताव तैयार करे और उसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अनुमोदनार्थ भेजे।

2.2 इस परिप्रेक्ष्य में, पत्तन ने निम्नलिखित प्रस्ताव किया है :-

- (i) सुरक्षा क्षेत्र के बाहर प्रचालन करने वाले वाहन/उपस्कर के लिए मौजूदा लाइसेंस फीस में 20% वृद्धि करने का प्रस्ताव है।
- (ii) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर वाहनों/उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस सुरक्षा क्षेत्र के बाहर प्रचालन के लिए निर्धारित लाइसेंस फीस से 25% अधिक निर्धारित करने का प्रस्ताव है।

2.3 यह प्रस्ताव न्यासी बोर्ड द्वारा अपने 3 नवंबर, 2001 के संकल्प सं० 85 द्वारा अनुमोदित किया गया है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुपालन में, टीपीटी के प्रस्ताव की प्रति विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रतिनिधि संरक्षकों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजी गई। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

तृतीकोरिन स्टीवडोर एसोसिएशन (टीएसए)

लाइसेंस फीस में वृद्धि से कारोबार में बाधा आने के कारण प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त भार पड़ेगा। अतः पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए प्रशुल्को की यथास्थिति बनाए रखी जाए।

तृतीकोरिन पोर्ट ट्रांसपोर्ट एंड इन्विपमेंट ओनर्स एसोसिएशन (टीपीटीईओए)

- (i) पत्तन को आयातकों, निर्यातकों और जलयान स्वामियों को दक्षतापूर्ण सुविधाएं और जलयानों के तेजी से आवागमन की सुविधाएं उपलब्ध करानी होगी।

- (ii) कार्गो यातायात की मात्रा बढ़ाने के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं को मामूली लागत पर कुछ सुविधाएं उपलब्ध कराएगा ; और जलयान संबंधी प्रभारों तथा कार्गो संबंधी प्रभारों से राजस्व प्राप्त करने का प्रयास करेगा ।
- (iii) निजी उपस्कर के लिए मौजूदा एकल लाइसेंस फीस रखी जाए, भले ही प्रचालन सुरक्षा क्षेत्र के भीतर किया जाए अथवा बाहर ।
- (iv) अधिकांश कार्गो प्रचालन सुरक्षा क्षेत्र के भीतर ही किए जाते हैं , और इसीलिए सभी निजी उपस्करों को प्रभावी कार्गो प्रचालन के लिए पत्तन के भीतर आना पड़ता है ।
- (v) पत्तन के सभी उपस्कर अपने मूल्य का 20 गुणा अधिक राजस्व पहले ही अर्जित चुके हैं ; और अब अधिकांश समय पत्तन के उपस्कर प्रचालन स्थिति में नहीं रहते ।
- (vi) भारत सरकार अधिकांश सेवा क्षेत्रों में निजी संगठनों की भागीदारी पर विचार कर रही है और वास्तव में टीपीटी में कंटेनर टर्मिनल का प्रचालन निजी ऑपरेटर द्वारा ही किया जाता है ।
- (vii) कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के कम इस्तेमाल का कारण पीएसए एसआईसीएल द्वारा निजी भागीदारी है जिसने पत्तन के उपस्कर/टीएलटी को निष्क्रिय कर दिया है । परंतु आयात लोड कंटेनरों के उठाई-धराई प्रचालनों के लिए और पत्तन से आईसीडी तक और उसके आसपास आवाजाही के लिए गोदामों में इस उपस्कर का प्रयोग किया जाता है ।
- (viii) निष्क्रिय और अनुपयोगी पत्तन उपस्कर को बेच दिया जाए और प्रयोक्ताओं को बेहतर सेवा प्रदान करने के लिए और अधिक निजी भागीदारी को प्रोत्साहित किया जाए ।
- (ix) निजी उपस्कर के लिए लाइसेंस फीस निर्धारित करने से पत्तन सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर दोनों जगह उसके प्रवेश की अनुमति होगी ।

तृतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए)

- (i) पत्तन क्षेत्र में काम में आने वाले निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस में वृद्धि करना उचित नहीं है, क्योंकि दरों में 50% की वृद्धि अभी दिसंबर में ही की गई थी ।
- (ii) सरकारी निदेशानुसार लाइसेंस फीस में कोई भी संशोधन पत्तन प्रशुत्कों के सामान्य संशोधन के समय ही किया जा सकता है ; और सुरक्षा क्षेत्र के बाहर तथा भीतर दोनों जगहों के लिए यह वृद्धि 10% से अधिक नहीं होगी ।

तृतीकोरिन चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (टीसीसीआई)

- (i) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर वाहनों के बीच भेद करना कृत्रिम होगा ।
- (ii) महालेखाकार का दृष्टिकोण पत्तनों के निजीकरण की सरकारी नीति के संदर्भ में मामलों को प्रतिकूल दिशा में मोड़ रहा है ।

- (iii) महालेखाकार आर्बटिट क्षेत्र को स्वयं ही सीमित कर सकता है क्योंकि दर निर्धारित करने के लिए एक पृथक प्राधिकरण - महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण है ।
- (iv) वर्तमान प्रस्ताव से लागातों में वृद्धि होगी और परिणामस्वरूप निर्यात एवं आयात में कमी आएगी ।
- (v) महालेखाकार द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार 'पशुओं द्वारा अतिक्रमण' जैसा कोई अनधिकृत प्रवेश नहीं होगा ।
- (vi) यदि सरकार यह निर्णय करती है कि प्रचालन निजी ऑपरेटरों को सौंप दिया जाए तो निष्क्रिय उपस्कर को बेचना पड़ेगा क्योंकि निजी ऑपरेटर वाणिज्यिक तरीके से बड़े हुए प्रचालन का उपयोग करने के लिए बाध्य हैं ।
- (vii) हथठेलों, बैलगाड़ियों, यात्री गाड़ियों के लिए लाइसेंस फीस में प्रस्तावित वृद्धि तानाशाही होगी क्योंकि सरकार कभी भी निजी ऑपरेटरों के समांतर प्रचालन करने वाली नहीं है ।
- (viii) पत्तन की चल क्रेनों, घाट क्रेनों, फोर्क लिफ्ट ट्रकों, फ्रंट एंड लोडरों, टॉप लिफ्ट ट्रकों के इस्तेमाल का प्रतिशत निजी उपस्करों के अति आधुनिक होने के कारण कम होता जा रहा है ।
- (ix) दरों में वृद्धि करने से पत्तन न्यास की संवृद्धि को धक्का लगेगा ।
- (x) उपर्युक्त बातों के मद्दे नजर लाइसेंस फीस में प्रस्तावित वृद्धि को रोक दिया जाए ।

कस्टम लाइसेंस एजेंट्स एसोसिएशन (सीएलएए)

- (i) जोन 'ए' और जोन 'बी' के सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए प्रस्तावित दर दुगुनी हैं । महालेखाकार की टिप्पणी केवल दर बढ़ाने के लिए है, मौजूदा दर को दुगुना करने का प्रस्ताव देने के लिए नहीं ।
- (ii) दर को 100% तक बढ़ाने के तर्कहीन और विवेकहीन सिद्धांत का सहारा लेने का कोई औचित्य नहीं है ।
- (iii) पत्तन को निजी वाहकों के कारण कोई नुकसान नहीं हुआ । अतः मद सं0 3,4 और 5 अर्थात् यात्री वाहकों, माल वाहकों और निजी कार्गो, प्रहस्तन उपस्कर की दरें बढ़ाने का कोई कारण नहीं है ।
- (iv) आधुनिक कारोबार के परिदृश्य के साथ कदम से कदम मिलाकर चलने के लिए और सरकार से प्राप्त निदेशों के अनुपालन में, बर्थ नं0 7 का केवल कंटेनर प्रचालन के लिए निजीकरण कर दिया गया है । इस कारण पत्तन के उपस्कर, विशेषकर टीएलटी और कंटेनर प्रहस्तन क्रेनों का इस्तेमाल कम होना लाजिमी है । निजी क्रेनों का प्रयोग केवल तभी किया जाता है जब पत्तन उपस्कर उपलब्ध नहीं होता है ।
- (v) 3टी, 6टी, 10टी और 10/4टी की घाट क्रेनों के लिए कोई वैकल्पिक उपस्कर उपलब्ध नहीं है । इसके अलावा 3टी का फोर्क लिफ्ट ट्रक और फ्रंट एंड लोडर उपलब्ध भी नहीं है ।

- (vi) महालेखाकार ने निजी उपस्कर के प्रवेश के कारण पत्तन द्वारा 'राजस्व परित्याग' का 'कलन करते समय, लदे हुए कंटेनरों के संबंध में 3 संवलन माने हैं जो शायद ही कभी होते हों' अतः 'राजस्व परित्याग' का परिकलन आंकड़ा बढ़ा-चढ़ा कर दिखाया गया आंकड़ा है।

इंडियन चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (आईसीसीआई)

- (i) टीपीटी ने निजी उपस्करों को प्रवेश की अनुमति पत्तन के उन उपस्करों के अनुपूरक के रूप में दी थी जो प्रयोक्ताओं की आवश्यकताओं को पूरा करने में पर्याप्त/काफी नहीं थे; और यह अनुमति पत्तन क्षेत्र में निजी भागीदारी को प्रोत्साहित करने की सरकारी नीति के अनुसार भी है।
- (ii) अतः निजी उपस्कर के सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर दोनों जगह प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस में 10% की मामूली वृद्धि पर विचार करना उचित होगा।

ऑल इंडिया चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्रीज (एआईसीसीआई)

- (i) निजी उपस्करों को सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर प्रवेश की अनुमति तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा निजी क्षेत्र में निजी भागीदारी को बढ़ावा देने के लिए 1992 में दिए गए निदेशों के अनुपालन में भी है। इस स्थिति को देखते हुए महालेखाकार की यह टिप्पणी कि राजस्व में हानि सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी वाहनों के अनधिकृत प्रवेश के कारण हुई, गलत और मनमानी है।
- (ii) निजी उपस्कर को पत्तन के भीतर प्रवेश की अनुमति देने की नीति केवल भूतल परिवहन मंत्रालय के अनुदेशों के आधार पर अपनाई गई है।
- (iii) अन्य पत्तनों की तुलना में निर्बाध मानव संसाधनों ने प्रयोक्ताओं को अपने प्रचालन तृतीकोरिन पत्तन में अंतरित करने के लिए आकर्षित किया है।
- (iv) पत्तन की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पत्तन ठेका मजदूरों या ठेका कंपनियों को नियुक्त करके पत्तन प्रचालन के विभिन्न क्षेत्रों में निजीकरण की ओर कदम बढ़ा रहा है।
- (v) प्रस्तावित दरें बहुत अधिक हैं और इनमें कमी करनी होगी अन्यथा जिस प्रयोजन से निजी उपस्कर तैनात किए गए थे वह प्रयोजन ही निष्फल हो जाएगा।
- (vi) तमिलनाडु और पांडिचेरी के वरिष्ठ उप महालेखाकार द्वारा उल्लिखित मुद्दों पर आधारित टीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव टीपीटी की वर्तमान प्रथा के प्रतिकूल है।
- (vii) भारत सरकार की नीति के अनुसार तृतीकोरिन पत्तन का निजीकरण करने और निर्माण, प्रचालन एवं अंतरण (बीओटी) प्रचालन को बढ़ावा देने के लिए टीपीटी ने पीएसए एसआईसीएल के साथ 30 वर्ष के अनुबंध पर हस्ताक्षर किए। इसके परिणामस्वरूप कंटेनर प्रहस्तन कार्य में अति आधुनिक प्रौद्योगिकी का प्रवेश हुआ और कंटेनर आयात में कई गुणा वृद्धि हुई।
- (viii) किसी भी पत्तन के निष्पादन की गणना पत्तन के उपस्कर के प्रयोग की दृष्टि से नहीं की जाती; बल्कि, जलयानों की त्वरित आवाजाही और उत्पादन में सुधार की दृष्टि से की जाती है। सर्वाधिक मांग को पूरा करने के लिए जिस समय दो या तीन जलयान एक साथ काम कर रहे हों उस समय

उपस्कर की अतिरिक्त क्षमता रखना जैसे कि टीपीटी में निजी क्षेत्र के उपस्कर को काम में लगाना आवश्यक है।

- (ix) निजी प्रहस्तन उपस्कर के प्रवेश का उन घाट क्रेनों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है जिन्हें प्रतिस्थापित नहीं किया जा सकता। इसके अलावा फोर्क लिफ्ट ट्रकों और फ्रंट एंड लोडरो की संख्या में कोई वृद्धि नहीं हुई है। साथ ही, पत्तन के उपस्कर लकड़ी के लट्ठों और ग्रेनाइट के ब्लॉकों के प्रहस्तन के लिए उपयुक्त नहीं हैं; और चल उपस्कर अपनी उपयोगिता लगभग खो चुके हैं।
- (x) यदि पत्तन के उपस्कर निष्क्रिय और खराब हैं या काम करने के लिए उपयुक्त नहीं हैं तो इन्हें बेच दिया जाना चाहिए क्योंकि निष्क्रिय उपस्करों पर पूंजी निवेश को अवरुद्ध करने का कोई फायदा नहीं है।
- (xi) विश्वव्यापी प्रतियोगिता के चलते पत्तन प्रयोक्ताओं के रूप में निजी क्षेत्र के संगठन का बने रहना तब तक बहुत मुश्किल होगा जब तक विभिन्न वाहनों के पत्तन में प्रवेश करने के लिए की जाने वाली वसूलियों को घटा कर संशोधन से पहले की पिछली दरों के बराबर नहीं कर दिया जाता।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) सरकार का लागू प्रशुल्क को बदलने का निर्देश स्पष्टतः है, क्रेनों आदि जैसे उपस्करों का प्रचालन करने के लिए है; और सभी उपस्करों की दरों के सामान्य संशोधन के लिए इसे ध्यान में नहीं रखा जाएगा।
- (ii) हथठेलों, बैलगाड़ियों, यात्री एवं माल वाहकों जैसी मदों के लिए प्रशुल्क में वृद्धि करने और डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने का प्रस्ताव करने का कोई औचित्य नहीं है क्योंकि वे निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर नहीं हैं।
- (iii) ऐसा प्रतीत होता है कि पत्तन की अपनी क्षमता को पूरा करने के लिए निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों को अभी भी अनुमति दी जाती है।
- (iv) पत्तन यह दावा कर सकता है कि निजी ऑपरेटर्स द्वारा ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए कम कीमत पर यह सेवा उपलब्ध कराने से उसे राजस्व का नुकसान हो रहा है। ऐसे मामलों में प्रति प्रवेश के आधार पर या प्रचालन घंटों के आधार पर लाइसेंस फीस निर्धारित की जाए जिससे पत्तन की दरें बरकरार रखी जा सकें।
- (v) दरों में नियत प्रतिशत तक तदर्थ वृद्धि करने का प्रस्ताव करने के बजाय, टीपीटी को राजस्व के प्रति संचलन प्रति माह प्रति उपस्कर हुए औसत नुकसान पर या किसी अन्य माप योग्य उपाय पर विचार करना होगा।
- (vi) यदि पत्तन के पास अपेक्षित उपस्कर नहीं होगा और प्रयोक्ता के पास अपनी निजी व्यवस्था करने के अलावा और कोई विकल्प नहीं होगा तो पत्तन प्रशुल्क में छूट (रिबेट) देगा।

4.1 विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं से / पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त टिप्पणियों की प्रति टीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणी के लिए भेजी गई।

4.2 विभिन्न प्रयोक्ताओं की टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में टीपीटी ने निम्नलिखित बातें कहीं हैं :-

- (i) यह प्रस्ताव पत्तन के सुरक्षा क्षेत्र के भीतर पृथक उच्चतर दर न होने के कारण महालेखाकार (तमिलनाडु और पांडिचेरी) द्वारा की गई तथ्यात्मक टिप्पणी के आधार पर सरकार द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार है। अतः निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस में वृद्धि करने का प्रस्ताव उचित है।
- (ii) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर उपस्कर के प्रवेश के लिए सुरक्षा क्षेत्र के बाहर लागू लाइसेंस फीस की दरों से दुगुनी लाइसेंस फीस निर्धारित करने के प्रस्ताव को बोर्ड द्वारा संशोधित कर दिया गया और पत्तन के सुरक्षा क्षेत्र के बाहर प्रवेश की फीस से 25% अधिक फीस कर दी गई।
- (iii) प्रस्तावित दर में कमी करना / प्रस्ताव को संशोधित करना संभव नहीं है क्योंकि पत्तन को सरकार के निर्देशों का अनुपालन करना पड़ेगा।

5.1 इस मामले में 6 जून, 2002 को टीपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई की गई जिसमें टीपीटी दो अन्य मामलों- एक टीपीटी के दरों के मान में सामान्य संशोधन से संबंधित प्रस्ताव और दूसरे मुख्य तलकषण के लिए विशेष दर के संशोधन से संबंधित प्रस्ताव पर भी सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में इस मामले के संबंध में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

हम वित्तीय दृष्टि से आत्म निर्भर हैं। हमें कोई अनुदान नहीं मिलता। सड़कों आदि के अनुस्क्षण के लिए हमें बहुत अधिक धन की आवश्यकता है।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

चुनींदा बनें। बोर्ड द्वारा की गई वृद्धि से अधिक की बात क्यों करें? (टीपीटी के अध्यक्ष का कहना है : यह केवल प्रवेश को नियमित करने के लिए है ; राजस्व का अर्जन तो बहुत मामूली होगा)

तृतीकोरिन कस्टम लाइसेंस एजेंट्स एसोसिएशन (टीसीएलए)

वृद्धि की अनुमति न दी जाए। टीपीटी को पुनः विचार करने दें, अन्य पत्तनों के साथ तुलना करने दें ; और सार्थक प्रस्ताव लाने दें।

तृतीकोरिन पोर्ट ट्रांसपोर्ट एंड इक्विपमेंट ओनर्स एसोसिएशन (टीपीटीईओए)

- (i) सुरक्षा क्षेत्र के भीतर और बाहर दो अलग-अलग लाइसेंस फीस हैं और कहीं भी यह सिस्टम नहीं है।
- (ii) वाहनों और कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए यह पर्याप्त अनुपात में है। किसी भी वृद्धि या परिवर्तन की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। पुरानी दरों को ही जारी रखा जाए।

5.2 संयुक्त सुनवाई में, टीपीटीईओए ने टीपीटी और सीएचपीटी में लागू लाइसेंस फीस का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया है। इस विवरण से पता चलता है कि निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए लाइसेंस फीस सीएचपीटी में 15 ₹0 प्रति दिन, 150 ₹0 प्रति माह और 1500 ₹0 प्रतिवर्ष है जबकि उसी अवधि में लागू टीपीटी की मौजूदा दर

120 ₹, 1875 ₹ और 16920 ₹ है। टीपीटीओए ने कोचीन पत्तन न्यास में लागू लाइसेंस फीस का विवरण भी प्रस्तुत किया है।

6. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में विचारार्थ निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है:-

- (i) इस प्राधिकरण द्वारा दिसंबर, 1999 में अनुमोदित मौजूदा दरों के मान में जोन 'ए' और जोन 'बी' में सुरक्षा क्षेत्र के भीतर या बाहर वाहनों/ उपस्कर के प्रवेश के लिए एक समान लाइसेंस फीस निर्धारित की गई है। इसे टीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर अनुमोदित किया गया था। टीपीटी द्वारा इस समय प्रस्तुत प्रस्ताव पत्तन परिसर में निजी उपस्कर के प्रवेश के लिए उच्चतर दर निर्धारित करने के संबंध में जहाजरानी मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के परिप्रेक्ष्य में है। जहाजरानी मंत्रालय ने यह निदेश महालेखाकार (तमिलनाडु और पांडिचेरी) द्वारा उठाए गए मुद्दों को ध्यान में रखकर दिए हैं।
- (ii) यह प्राधिकरण महालेखाकार द्वारा उठाए गए मुद्दों और उस पर टीपीटी के दृष्टिकोण की जाँच नहीं करना चाहता। तथापि ऐसा एक मुद्दा दरों के मान में किए गए प्रावधान तथा कानून में निर्दिष्ट अपेक्षा के अनुपालन से संबंधित है अतः यह स्पष्ट करना आवश्यक हो जाता है कि महापत्तन का दरों का मान मुख्य विधान (कानून) का अधीनस्थ होता है; और इसे कानून द्वारा अपेक्षित विशिष्ट व्यवस्था को प्रतिस्थापित करने के लिए स्वीकार नहीं किया जा सकता। दरों के मान में शामिल प्रावधान केवल अधिक विस्तृत कार्य व्यवस्था का विनिर्देश करके उस अपेक्षा को पूरा करने के लिए होते हैं।
- (iii) टीपीटी ने वाहनों/उपस्कर के प्रवेश की लाइसेंस फीस में 20% तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है जबकि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में अन्य सभी प्रशुल्क मदों के लिए 10% वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया था। टीपीटी ने प्रस्तावित 20% की वृद्धि को उचित ठहराने के लिए इससे संबंध गतिविधि के लिए कोई पृथक लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है।

हालांकि टीपीटी ने इस गतिविधि के लिए कोई पृथक लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है परंतु टीपीटी द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तुत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लागत विवरण से राजस्व के अधिक होने की स्थिति का पता चलता है। पत्तन में वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए कुल मिलाकर राजस्व की अधिकता को ध्यान में रखकर यह प्राधिकरण सामान्य संशोधन प्रस्ताव में मौजूदा प्रशुल्कों में किसी संशोधन की अनुमति न देने का निर्णय कर चुका है। यह स्थिति पत्तन परिसर में निजी वाहनों एवं उपस्करों के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस के लिए उपयुक्त होगी; और सुरक्षा क्षेत्र के बाहर निजी वाहन एवं उपस्करों के प्रवेश के लिए मौजूदा दरें जारी रहेगी। सुरक्षा क्षेत्र में प्रवेश के लिए नया प्रशुल्क लागू करने के टीपीटी के प्रस्ताव की इस आदेश में बाद में अलग से जाँच की गई है।

- (iv) टीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि सुरक्षा क्षेत्र के भीतर निजी वाहनों/उपस्करों के प्रवेश के मामले में और इस श्रेणी के अंतर्गत डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने के लिए भी सुरक्षा क्षेत्र के बाहर प्रवेश करने वाले वाहनों/उपस्करों के लिए निर्धारित लाइसेंस फीस से 25% अधिक फीस लागू होगी। टीपीटी ने उल्लेख किया है कि सुरक्षा क्षेत्र के भीतर अपेक्षाकृत अधिक फीस के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन जहाजरानी मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुसरण में मांगा गया है।

प्रयोक्ताओं ने टीपीटी में उपस्कर की उपलब्धता न होने, निजी भागीदारी को बढ़ावा देने की सरकारी नीति आदि कारणों से इस प्रस्ताव पर आपत्ति की है। यह सही है कि विभिन्न महापत्तनों में अपनाई जाने वाली पद्धति निजी उपस्करों को अनुमति देने हेतु लाइसेंस फीस की वसूली के संबंध में एक समान नहीं है। परंतु यह प्रासंगिक हो सकती है क्योंकि पत्तन निजी ऑपरेटर से अपने अधिकारिता क्षेत्र में उसे प्रचालन करने के लिए अनुमति देने हेतु अपनाए गए निजीकरण मॉडल के अनुसार रॉयल्टी/राजस्व शेयर मांग सकता है। इस परिप्रेक्ष्य में टीपीटी का प्रस्ताव तर्कसंगत है और इसीलिए अनुमोदित किया जाता है।

- (v) टीपीटीईओए ने निजी उपस्कर को अनुमति देने के लिए पड़ोसी पत्तनों में अपनाई गई दरों से तुलना करने की मांग की है। जैसा कि पहले बताया गया है, यह पद्धति सभी महापत्तनों में एक जैसी नहीं है। कुछ पत्तनों में पत्तन के उपस्कर की निष्क्रियता की पूर्ति करने और निजी उपस्कर को अनुमति देने के लिए निर्धारित उपस्कर किराया प्रभारों का प्रतिशत वसूल किया जाता है। उदाहरण के लिए सीएचपीटी में भारी लिफ्ट क्रेनों का इस्तेमाल नहीं करने के लिए इन क्रेनों के किराये का 50% वसूल किया जाता है। इसके अलावा कार्गो की तेजी से आवाजाही के लिए निजी क्रेनों को अनुमति देने हेतु क्रेन शुल्क का 10% वसूल किया जाता है। टीपीटी ने निजी उपस्करों को सुरक्षा क्षेत्र के भीतर प्रवेश की अनुमति देने के लिए लाइसेंस फीस पर केवल 25% का प्रीमियम वसूल करने का प्रस्ताव किया है जो तर्कसंगत है क्योंकि मुख्य कार्गो अंतरण प्रचालन सुरक्षा क्षेत्र के भीतर ही होता है। इसके अलावा, जैसा कि टीपीटी ने कहा है, इस प्रस्तावित वसूली के कारण राजस्व में कोई खास मुश्किल नहीं आएगी; और टीपीटी को सड़कों आदि के रखरखाव पर खर्च भी करना पड़ता है।
- (vi) निजी उपस्कर ऑपरेटर कार्गो प्रचालनों के लिए अपने उपस्कर के प्रयोग के लिए जो प्रभार वसूल करते हैं वह अंततः आयातकों/निर्यातकों को ही चला जाता है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन निर्दिष्ट शर्तों को पूरा करने की शर्त पर, यह प्राधिकरण निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के प्रयोग के लिए वसूल की जाने वाली उच्चतम दरों को नियमित करने के बारे में सोच सकता है। उल्लेखनीय है कि सभी महापत्तन न्यासों को पहले ही परामर्श दिया जा चुका है कि वे अधिनियम की धारा 42 के उपबंधों के अधीन अपने द्वारा प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा दी जाने वाली अभिनिर्धारित सेवाओं के लिए उच्चतम दरें नियमित करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करें। यह व्यवस्था इसलिए अपनाई गई है क्योंकि पत्तन न्यासों से अपेक्षा की जाती है कि वे इस सेवाओं के लिए लाइसेंस देते समय इन उच्चतम दरों को लागू करेंगे। इस मामले में टीपीटी ने ऐसी किसी उच्चतम दर का प्रस्ताव नहीं किया है। अतः टीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह इस मामले की विस्तार से जाँच करे और निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के अपनी अधिकारिता क्षेत्र में प्रयोग के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करने हेतु यथोचित प्रस्ताव तैयार करें।
- (vii) वाहनों उपस्करों के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस हेतु दरें निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित निर्णय टीपीटी में प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन से संबंधित मामले में पहले ही समाविष्ट कर लिया गया है जिसके आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा आज ही एक पृथक आदेश पारित कर दिया गया है।

7.1 परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त तर्कों के आधार पर यह प्राधिकरण पत्तन परिसर में निजी वाहनों एवं उपस्करों के प्रवेश के लिए लाइसेंस फीस में निम्नलिखित संशोधन करने का निर्णय करता है :-

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	दर (रुपये में)	
			जॉच चौकी I और II में प्रवेश (सुखा क्षेत्र के भीतर के क्षेत्र को छोड़कर) जोन ए और बी	जॉच चौकी I और II में प्रवेश (सुखा क्षेत्र के भीतर के क्षेत्र को शामिल करके) जोन ए और बी
1.	(क) हथठेला - प्रति दिन (ख) हथठेला - प्रति वर्ष	प्रति प्रति	3.00 75.00	3.75 93.75
2.	(क) बैलगाड़ी - प्रति दिन (ख) बैलगाड़ी - प्रति वर्ष	प्रति प्रति	3.00 150.00	3.75 187.50
3.	यात्री गाड़ी - प्रति दिन	प्रति	15.00	18.75
4.	(क) माल वाहक - प्रति दिन (ख) माल वाहक - प्रति वर्ष	प्रति प्रति	15.00 1,800.00	18.75 2,250.00
5.	(क) निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर- प्रति दिन (ख) निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर- प्रति माह (ग) निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर- प्रति छमाही (घ) निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर- प्रति वर्ष	प्रति प्रति प्रति प्रति	120.00 1,875.00 9,000.00 16,920.00	150.00 2,343.75 11,250.00 21,150.00
6.	मद सं० 1 से 3 के लिए डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करना	प्रति	60.00	75.00
7.	मद सं० 4 और 5 के लिए डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करना	प्रति	90.00	112.50

7 संशोधित दरें सामान्य संशोधन मामले (मामला सं० टीएएमपी/31/2002-टीपीटी) में अनुमोदित दरों के मान
 7 भारत के राजपत्र में अधिसूचना जारी होने के 15 दिन बाद से प्रभावी होंगी।

एस० सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2002/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 27th September, 2002

o. TAMP/107/2001-TPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Tuticorin Port Trust for revision of licence fee for entry of private equipment into the premises.

SCHEDULE

Case No. TAMP/107/2001-TPT

The Tuticorin Port Trust (TPT)

Applicant

ORDER

(Passed on this 20th day of September, 2002)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for fixation of licence fee for entry of private equipment into the port premises.

2.1. The TPT has made the following main points in its proposal:

- (i). Prior to August 1992, private equipment were operated outside the security wall; and, accordingly the licence fee was fixed for those equipment.
- (ii). The Board of Trustees of the TPT in August 1992 decided to permit private equipment to operate inside the security wall at the same rate as applicable for operation outside the security area. The Government of India also approved this proposal.
- (iii). In fact, a higher licence fee can be fixed for the private equipment which operated inside the security area because the area of operation was enlarged.
- (iv). The port had suggested two separate rates; one for permitting the vehicles inside the security area and another rate for outside the security area in the general revision of rates undertaken during 1999. The Board of Trustees of the TPT, however, resolved to maintain the earlier classification of a uniform licence fee to operate private equipment inside and outside the security area. The Board of Trustees approved 50% increase over the pre-revised rate; and, the same was approved by the TAMP after deliberation with the various users.
- (v). The existing Scale of Rates, therefore, contemplates only one fee for permitting private equipment and vehicles to operate inside/outside the security area of the port.
- (vi). The Accountant General (Tamil Nadu and Pondicherry) has given a factual note titled "unauthorised entry of private vehicles inside the security wall resulting in loss of revenue" and sought clarifications from the TPT. The main issues raised by the Auditor in the factual note are summarised below:
 - (a). The TPT allowed private equipment inside the security wall to perform the functions of receiving, removing, shifting, transporting, storing and delivery of goods brought within the premises of the Port vide Section 42 (1) (b) of the Major Port Trust (MPT) Act 1963 without obtaining the prior approval of the Central Government as required in Section 42(3) of the MPT Act 1963.
 - (b). Though the Scale of Rates of the TPT does not contain any rate for the entry of cranes within the security wall, the TPT allowed the cranes inside the security wall by collecting a sum of Rs.11,280/-per annum per crane (which is an entry fee of cranes etc. Into check posts I & II).
 - (c). Separate higher rates for entry of vehicles / equipment into security wall should have been fixed in view of the infrastructure created by the Port and vast scope for earning by private crane operators.

- (d). The owners of the cranes besides handling their cargo have also lent these on hire resulting into decline in the utilisation of ports cargo handling equipment which ultimately blocked the revenue inflow of the Port.
 - (e). Despite having 5 top lift trucks, the Port allowed private equipment thereby its own equipment languished. In view of this, the percentage of unutilised hours (idle hours) to the available hours was 87.6% in the last 3 years. The port has not assigned any specific reasons for this.
 - (f). The permission given to private equipment especially when the container could have been handled by the Top Lift Trucks available with the TPT resulted in a loss of revenue to the extent of Rs. 8.5 crores in respect of container handling alone during the years 1994-95 to 1996-97.
- (vii) In its response to the Audit Para, the TPT has stated the following:
- (a). The Port does not perform the functions of receiving, removing, shifting, transporting, storing and delivering of goods under Section 42 (1) (b) of MPT Act 1963. It merely provides the facilities for the above services and these services are undertaken by the Stevedores and C&F Agents.
 - (b). The private equipment are being permitted to operate within the security wall of the port based on the rates approved in the Scale of Rates under Scale U. Separate approval as per Section 42(3) of the Act *ibid* is, therefore, not required as the licence is being granted based on the conditions governed by the above scale.
 - (c). The entry of private handling equipment has no impact on usage of wharf cranes. There has been no addition in Front End Loaders and Fork Lift Trucks. Further, Front End Loaders are not suitable for handling timber logs and granite blocks. Further the mobile equipment have outlived their utility.
 - (d). The percentage of unutilised hours of Top Lift Trucks was in the range of 67.76% to 76.13% in the years 1994-95 to 1997-98. Taking into consideration the breakdown, maintenance and service of the equipment only three out of the five TLT were available at the berths at any point of time. It has clarified that the loaded containers were handled both at the loading point in the berth as well as unloading point at the paved area barring a few containers handled outside the paved area by private cranes.
 - (e). The policy of allowing private equipments in the Port has been followed only at the instance of the Government's guidelines. The private equipment were permitted in the port area not to replace the port's equipment; but, to supplement the ports' equipment so as to improve the productivity.
 - (f). The Audit's suggestion to have separate higher rates for entry inside security wall will be considered for incorporation in the ensuing revision exercise.
- (viii). Taking into consideration the remarks in the factual note and the TPT's reply, the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PR-20012/4/98-PG dated 4 July 2001 directed the TPT that the proposal for fixing higher rate for entry of private equipment in the port premises may be formulated and sent to the TAMP for approval.

- 2.2. In this backdrop, the Port has proposed the following:
- (i). The existing licence fee for vehicle / equipment operating outside the security wall is proposed to be increased by 20%.
 - (ii). The licence fee for entry of vehicles / equipment inside the security wall is proposed to be fixed at 25% above the licence fee fixed for the area outside the security wall.
- 2.3. The proposal has been approved by the Board of Trustees vide Resolution No. 85 dated 3 November 2001.
3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the copy of the TPT proposal was forwarded to various port users / representative bodies for their comments. The comments received from them are summarised below:

Tuticorin Stevedores' Association (TSA)

The enhancement of licence fee will be an additional burden to the users due to the constraint in business. Thus, status quo may be maintained in the tariffs for the entry of private equipment in the port premises.

Tuticorin Port Transport & Equipment Owners' Association (TPTEOA)

- (i). The port has to provide facilities to importers, exporters and the vessel owners with good efficiency and fast turn-around of the vessels.
- (ii). In order to increase the volume of cargo traffic, the port shall provide certain facilities to the users at nominal cost; and, try to get its revenue from the vessel-related charges and cargo-related charges.
- (iii). The existing single licence fee may be maintained for the private equipment irrespective of whether the operations are carried out inside or outside the security wall.
- (iv). Most of the cargo operations are carried out inside the security wall only; and, hence all private equipment have to come inside the Port for effective cargo operations.
- (v). All the equipment of port have already earned revenue more than 20 times its value; and, now most of the time the port equipment are not in operating conditions.
- (vi). The Government of India is considering participation of private organisations in most of the service sectors and in fact in the TPT the Container Terminal is operated by private operator.
- (vii). The under-utilisation of container handling equipment is due to private participation by the PSA SICAL which has made the port equipment / TLT redundant. The same equipment are, however, used in the warehouse for lift on / lift off operations of import load containers and for movements in and around the port to ICD.
- (viii). The redundant and non-operational port equipment may be disposed off and more private participation may be encouraged for offering better services to the users.
- (ix). The licence fee prescribed for the private equipment shall allow entry to all areas – both inside and outside the Port Security Wall.

The Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA)

- (i). There is no justification to increase the licence fee for entry of private equipment working in the port area since this rates were increase by 50% in December 1999 only.
- (ii). As per the Government's direction, any revision in licence fee can be done at the time of general revision of port tariffs only; and, the revision shall not be more than 10% for both outside and inside the security wall.

Tuticorin Chamber of Commerce and Industry (TCCI)

- (i). The distinction between vehicles inside and outside the security wall is artificial.
- (ii). The Accountant General's approach is putting matters in the reverse direction in the context of the Government's policy of privatisation of ports.
- (iii). The Accountant General could have confined himself to the allotted field since there is a separate authority - TAMP to fix the rates.
- (iv). The Instant proposal will push up the costs and consequently the exports and imports will decline.
- (v). There is no unauthorised entry like 'cattle trespass' as suggested by the Accountant General.
- (vi). If the Government decides that the operation is to be handed over to private operators then the idle equipment must be sold because the private operators are bound to utilise the enlarged operation in a commercial way.
- (vii). The proposed increase in licence fee for handcarts, animal carts, passenger carrier are atrocious since the Government is never going to operate this in parallel with private operators.
- (viii). The percentage of utilisation of port's mobile cranes, wharf cranes, fork lift trucks, front end loaders, top lift trucks are all put to lesser use because of sophisticated private equipment.
- (ix). The increase in the rates will be a set back to the port trust growth.
- (x). In view of the above points, the proposed increase in license fees may be dropped.

The Customs Licensed Agents' Association (CLAA)

- (i). The rates proposed for entry of private equipment inside the security wall of Zone A and Zone B are double. The Accountant General's observation is only for enhancing the rate and not for proposing double the existing rate.
- (ii). There is no justification for resorting an irrational and rash principle of enhancing the rate by 100%.
- (iii). The port did not suffer any loss on account of private carriers. There is, therefore, no reason for enhancing the rates for item Nos. 3, 4 and 5 viz. passenger carriers, carrier of goods and private cargo handling equipment.
- (iv). To keep pace with the modern business scenario and in accordance with directives received from the Government, berth no. 7 has been privatised

exclusively for container operations. On account of this, under utilisation of the port's equipment, especially TLT and container handling cranes are inevitable. Private cranes are used only where port equipment are not available.

- (v). There are no alternate equipment for wharf cranes of 3T, 6T, 10T and 10/4T. Further, fork lift truck of 3T and front end loader are not available.
- (vi). The Auditor General while calculating the "revenue forgone" by the port due to entry of private equipment has considered three moves in respect of laden containers which seldom occurs. The "revenue foregone" figure worked out, therefore, is a boosted figure.

Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI)

- (i). The TPT allowed entry of private equipment to supplement port's equipment which were found to be inadequate / insufficient to cater to user needs; and, also in line with Government's policy to encourage private participation in port sector.
- (ii). It will be, therefore, be reasonable to consider a nominal increase of 10% in License Fee for entry of private equipment for both inside and outside the security wall.

All India Chamber of Commerce and Industries (AICCI)

- (i). Private equipment were permitted inside and outside the security walls in accordance with the directions received in 1992 from the (then) Ministry of Surface Transport to encourage private participation in port sector. In view of this position, the Accountant General's remark that loss of revenue was due to unauthorised entry of private vehicles inside the security walls is wrong and arbitrarily addressed.
- (ii). The policy of allowing private equipment inside the port has been followed only based on the instruction from the MOST.
- (iii). The uninterrupted human resources as compared to other ports, has greatly attracted the users to shift operations to the Tuticorin Port.
- (iv). The port is marching towards privatisation in various areas of port operation by engaging contract labour or contract companies to supplement the port's need.
- (v). The proposed rates are exorbitant and warrant reduction, otherwise it shall defeat the very purpose for which private equipment were deployed.
- (vi). The instant proposal of the TPT based on the issues pointed out by the Senior Deputy Accountant General of Tamil Nadu and Pondichery are contradictory to the vogue existing at the TPT.
- (vii). As per the Government of India's policies for privatisation of Tuticorin Port and encouragement for BOT (Built, Operative, and Transfer) operation, the TPT signed a 30 years contract with the PSA SICAL. This resulted into a sophisticated technology in container handling activity and raised the growth of container traffic manifold.
- (viii). The performance of any port is not counted in terms of utilisation of port equipment, but; considered in terms of quick turn around of vessels and improvement in productivity. In order to meet the peak demand when two or three container vessels are working at a time it is necessary to have spare capacity of equipment like that of private sector equipment working at the TPT.

30546/12 --3

- (ix). The entry of private handling equipment do not have any impact in respect wharf cranes which cannot be substituted. Further, there is no increase in number of fork lift trucks and front end loaders. Further, the port's equipment are not suitable for handling timber logs and granite block; and, the mobile equipment have almost outlived their utility.
- (x). If the port equipment are idle, and sick or not suitable for work it should have been disposed off as there is no meaning in blocking of the capital investment on idle equipment.
- (xi). It will be very difficult for private sector organisation as port users to survive in the intense of global competition unless the levies charged for various vehicles equipments for the entry into the port are reduced to the previous rate prior to revision.
- (xii). In this backdrop, the instant proposal of the TPT may be deferred.

Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The Government's directive to change the applicable tariff is clearly for operating equipment like cranes, etc., and it shall not be considered for general revision of rates for all equipment.
- (ii). There is no justification for proposing increase in the tariff for the items like hand carts, animal carts, passenger and goods carriers, issue of duplicate licenses, since they are not private cargo handling equipment.
- (iii). It seems that private cargo handling equipment are still allowed to supplement the port's own capacity.
- (iv). The port may claim that it is losing revenue when the private operators offer the same service at a lower price to attract customers. In such cases the licence fee on a per entry basis or on operating hours basis may be prescribed so as to maintain the port's rates.
- (v). Instead of proposing adhoc increase in the rates by a fixed percentage, the TPT must consider the average revenue lost per move per month per equipment or any other measurable means.
- (vi). The port shall give rebate in tariff in case the port does not have the requisite equipment and the user has no other option but to make its own arrangements.

4.1. A copy each of the comments received from the various port users / representative bodies of port users was sent to the TPT as feed back information / comments.

4.2. In response to the comments of the various users, the TPT has stated the following main points:

- (i). The proposal is as per the directions of the Government based on the Factual Note raised by the Accountant General (Tamil Nadu and Pondicherry) in the absence of a separate higher rate for entry inside the Security Wall of the Port. Hence, the proposal to increase the Licence for Entry of private Equipment is in order.
- (ii). The proposal of fixing the licence fees for entry of equipment inside the security area at double the rates of licence fee applicable outside the security area was modified by the Board with 25% increase over the fee for entry outside the security area of the port.

- (iii). Reduction in the proposed rate / modification of the proposal is not possible as the port has to comply with the directions of Government.

5.1. A joint hearing in this case was held on 6 June 2002 in the TPT along with two other cases relating to the TPT that is the proposal of the TPT for general revision of Scale of Rates and a proposal for revision of special rate for capital dredging. At the joint hearing, the following submissions were made relevant to this case:

The Tuticorin Port Trust (TPT)

We are financially self-reliant. We get no grants. We need a lot of funds to maintain roads, etc.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

Be selective. Why go in for an across the board increase? (The Chairman of TPT says: this is only to regulate entry; revenue earning is nominal.)

Tuticorin Custom Licensed Agents' Association (TCLAA)

Do not allow the increases. Let the TPT recast; compare with other ports; and, come up with a meaningful proposal.

Tuticorin Port Transport and Equipment Owners Association (TPTEOA)

- (i). There are two different licensing fees inside security wall and outside security wall. Nowhere else does such a system prevail.
- (ii). For vehicles and cargo handling equipment, this works out to substantial proportions. No increase or change must be allowed. Let the old rates continue.

5.2. At the joint hearing, the TPTEOA has furnished a comparative statement of the licence fee applicable at the TPT at the CHPT. This statement indicates that the licencing fee for private cargo handling equipment is Rs. 15 per day, Rs. 150 per month and Rs. 1500 per annum in the CHPT as against the existing TPT rate of Rs. 120, Rs. 1875 and Rs. 16920 applicable for the same period. The TPTEOA has also furnished the licensing fee applicable at the Cochin Port Trust.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case the following position emerges for consideration:

- (i). The existing Scale of Rates approved by this Authority in December 1999 prescribes a uniform licence fee for entry of the vehicles/ equipment inside the security wall or outside the security wall in Zone A and B. This was approved based on the TPT proposal. The proposal now submitted by the TPT is in the backdrop of directions received from the (then) Ministry of Shipping (MOS) for fixing higher rate for entry of private equipment in the port premises. The MOS has given this directions taking into consideration the points brought out by the Accountant General (Tamil Nadu and Pondicherry).
- (ii). This Authority does not like to go into the issues raised by the Accountant General and the stand of the TPT thereon. Nevertheless, one such issue involved relates to a provision in the Scale of Rates vis-à-vis compliance of a requirement set out in the Statute, it becomes necessary to clarify that the SOR of a major port is subordinate to the main legislation; and, it cannot be taken to substitute a specific arrangement required by the statute. Provisions in the SOR are only to supplement such a requirement by specifying a more detailed working arrangement.

- (iii). The TPT has proposed to increase the licence fee for entry of vehicles/equipment by 20% as against 10% increase proposed for all the other tariff items in the general revision proposal. The TPT has not furnished any separate cost statement for this relevant activity to justify the 20% increase proposed.

Though the TPT has not furnished any separate cost statement for this activity, the cost statement for the cargo handling activity furnished by the TPT in the general revision proposal shows a revenue surplus position. In view of the surplus position in the port as a whole for the years 2002-03 and 2003-04, this Authority in the general revision proposal has decided not to allow any revision of the existing tariffs. This position will hold good in the case of licence fees for entry of private vehicles and equipment into the port premises; and, the existing rates will continue to apply as hitherto for entry of private vehicles and equipment outside the security area. The TPT proposal for introducing a new tariff for entry into the security area has been examined separately later in this Order.

- (iv). The TPT has proposed that in case of entry of private vehicles/ equipment inside the security wall and also for issue of duplicate licences under this category, 25% above licence fee prescribed for vehicles/ equipment entering outside the security wall shall apply. The TPT has pointed out that approval of the higher fee inside the security wall is sought from this Authority in accordance with the directions received from the Ministry of Shipping (MOS).

The users have objected to this proposal on the grounds of non-availability of equipment from the TPT, Govt. policy to encourage private participation, etc. It is true that the practice followed by different major ports are not uniform with regard to levy of licence fees for permitting private equipment. It will however, be relevant that a port can seek royalty/revenue share from a Private Operator in terms of the privatisation model adopted for allowing concession to him to operate within its area of jurisdiction. Viewed in this perspective, the TPT proposal is found to be reasonable and, therefore, approved.

- (v). The TPTEOA has sought to compare the rates at neighbouring ports for allowing private equipment. As has been pointed out earlier, the practice is not uniform across the major ports. At some ports, no licence fees are levied. At some ports, a percentage of prescribed equipment hire charges is levied for making good idling of port equipment and for permitting private equipment. For instance, at the CHPT 50% of heavy lift crane hire is levied for not using such cranes. Further, 10% of craneage is levied for allowing private cranes to achieve faster turnaround of cargo. The TPT has proposed to levy only a premium of 25% over the licence fees for allowing the private equipment inside the security area, which is found to be reasonable since main cargo transfer operation takes place within the security area. Besides, as pointed out by the TPT, the revenue implications arising out of this proposed levy is not very significant; and, the TPT has to incur expenditure on maintenance of roads, etc.
- (vi). The private equipment operators levy a charge for deployment of their equipment for cargo operations which is ultimately passed on to importers/exporters. Subject to fulfillment of conditions laid down under Sec. 42 of the MPT Act, the ceiling rates to be levied for deployment of private cargo handling equipment can be seen to be regulated by this Authority. It is noteworthy that all the major port trusts have already been advised to formulate suitable proposals to regulate ceiling rates for identified services provided by persons authorised by them under the provisions of Sec 42 of the Act. This arrangement has been adopted since the port trusts are expected to enforce such ceiling rates while licencing such services. In the case in hand, the TPT has not proposed any such ceiling rates. The TPT is, therefore,

advised to examine this issue in detail and come up with a suitable proposal for fixing ceiling rates for deployment of private cargo handling equipment within its area of jurisdiction

- (vii). The proposed decision to prescribe rates for licence fee for entry of vehicle / equipment has already been incorporated in the revised Scale of Rates approved in the case relating to general revision of tariffs at the TPT on which a separate Order being considered has been passed by this Authority earlier today.

7.1. In the result, and for the reasons given above, this Authority decides to revise the licences fee for entry of vehicle and private equipment into the port premises as follows:

Sl. No.	Particulars	Unit	Rates (In Rs.)	
			Entry into Check Post I and II (excluding inside the Security Wall) Zone A and B	Entry into Check Post I and II (including inside the Security Wall) Zone A and B
1.	(a). Hand Carts-Per day	Each	3.00	3.75
	(b). Hand Carts - Per annum	Each	75.00	93.75
2.	(a). Animal Carts - Per day	Each	3.00	3.75
	(b). Animal Carts - Per annum	Each	150.00	187.50
3.	Passenger Carriers - Per day	Each	15.00	18.75
4.	(a). Carrier of goods- Per day	Each	15.00	18.75
	(b). Carrier of goods - Per annum	Each	1,800.00	2,250.00
5.	(a). Private Cargo Handling Equipment - Per day	Each	120.00	150.00
	(b). Private Cargo Handling Equipment -Per month	Each	1,875.00	2,343.75
	(c). Private Cargo Handling Equipment - Per half year	Each	9,000.00	11,250.00
	(b). Private Cargo Handling Equipment - Per annum	Each	16,920.00	21,150.00
6.	Issue of duplicate licence against 1 to 3	Each	60.00	75.00
7.	Issue of duplicate licence against 4 and 5	Each	90.00	112.50

7.2. The revised rates will come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of the revised Scale of Rates approved in the general revision case (case no. TAMP/31/2002-TPT) in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT III/IV/143/2002/Exty.]

